



Parecer ao Projecto de Reestruturação

TAP 3.0

•Sobre os fundamentos na limitação do acesso à informação

A Constituição da República Portuguesa estabelece o direito das Comissões de Trabalhadores ao controlo de gestão e à informação. Os dois actos referidos pela Administração como justificação para a limitação do acesso à informação – a emissão obrigacionista da TAP e as negociações com a Comissão Europeia – são posteriores à entrada em vigor da Constituição, e nem o Governo nem a Administração da TAP poderiam assumir compromissos que implicassem a violação da lei suprema do país. Não aceitamos pois tais justificações. Solicitamos assim a disponibilização á Comissão de Trabalhadores do documento completo.

•Sobre os cenários de procura da IATA e a opção a tomar

A IATA tem vindo a actualizar as suas projecções, o que é normal. O plano apresentado opta por um cenário pessimista (a expressão não é nossa, é do Presidente da Confederação do Turismo de Portugal) no que diz respeito à procura, apesar do estudo reconhecer que a IATA declarou que a partir de 2022 a indústria deixará de «andar a queimar dinheiro», ou seja, retomará as condições de operação solvente.

Importa-nos pouco projectar quando a procura mundial atingirá exactamente os valores de 2019. Importa muito mais perceber quando os níveis de procura atingirão os valores indispensáveis para viabilizar economicamente a operação. E aí, o que as projecções da IATA apontam é a clara possibilidade de tal acontecer a partir do final de 2022.

O hiato de tempo em que é necessário um plano de contingência é importante. Por isso a Administração promove o cenário mais pessimista e aponta para 5 anos. Porque sabe que para o Estado português não faz qualquer sentido, nem no mero plano económico-financeiro, despedir um trabalhador que irá ter que contratar daqui a 2 anos, pois nesse intervalo de tempo continuará a pagar-lhe através da Segurança Social. Ou melhor, só faria sentido se o objectivo for, daqui a 6 meses, um ano, ou dois, contratar trabalhadores mais baratos ou subcontratar mesmo. Mas esse sentido é ilegal e inconstitucional.

A luta contra a pandemia continua, e o sucesso dessa luta será determinante para o futuro do sector. Os relatórios da IATA também apontam que assim que as rotas deixam de estar fechadas, a procura aparece, apesar do receio das populações. É pois fundamental que o Governo português tenha uma visão global do processo, e promova a abertura das fronteiras assim que as condições sanitárias o permitam, eliminando considerações de ordem política desta equação e acelerando o máximo possível os procedimentos na base da reciprocidade.



•Os custos com o trabalho na TAP, antes e depois da pandemia

Vários dados dos gráficos apresentados preocupam-se em criar a ideia que os custos com o trabalho cresceram muito na TAP e agora têm que ser reduzidos. Vamos por partes.

Eles de facto cresceram, particularmente em 2018 e 2019, não por acaso os únicos anos analisados no estudo. Mas esse crescimento foi menor que o crescimento da própria operação, como demonstramos no gráfico que aqui incluímos. E vieram dar resposta a um problema grave da TAP: a falta de trabalhadores.

Queremos recordar o parecer público desta Comissão de Trabalhadores às contas de 2018:

«Nos dois anos anteriores, denunciámos erros de gestão que começam só agora a ser corrigidos, nomeadamente o quadro insuficiente de trabalhadores, que provocou a onda de supressões e atrasos que tanto prejudicou a companhia, e o recurso excessivo ao fretamento de aviões e tripulações. Denunciámos as condições precárias em que se realiza a operação de ponte aérea, através da subcontratação.»

A contratação de trabalhadores ocorrida correspondeu a necessidades objectivas face a um crescimento da operação muito significativo e ao caos que esse crescimento gerou por falta de trabalhadores. Mas ainda assim, a TAP tinha em 2019 despesas de 154 milhões com fretamentos e de 70 milhões com indemnizações aos passageiros, valores muito superiores ao aceitável (e o aceitável é o recurso extraordinário e eventual ao fretamento e nunca a sua utilização sistemática, e o aceitável é o atraso ocasional, e nunca o atraso sistemático).

Fazer desaparecer a prática dos fretamentos da vida da TAP é o tipo de redução da oferta que os trabalhadores saudariam.

O gráfico anexo demonstra como o nº de trabalhadores cresceu abaixo do crescimento da operação e das vendas.

	2019	2018	2017	2016	2015	2014	Varição 14/19
Vendas Transporte Aéreo (Milhões €)	3273	2916	2703	2110	2087	2487	24%
Passageiros (Milhões)	17,1	15,7	14,2	11,7	11,3	11,4	33%
Trabalhadores	9006	8145	7470	7385	7284	7323	19%



- **As comparações entre as despesas salariais e o total da receita**

O «estudo» inclui um quadro que faz a comparação da relação entre as receitas e as despesas com pessoal, novamente para tentar concluir que esta é muito desfavorável na TAP face à concorrência (com exemplos diferentes selecionados para cada mapa, para encaixarem nas conclusões pretendidas).

Este é o tipo de comparação completamente falaciosa. Basta que uma companhia tenha mais actividades subcontratadas (os centros de contacto, a manutenção, a alimentação, a assistência em escala) que a relação entre as despesas com pessoal e total de receitas é menor (mas as despesas estão lá, noutra rubrica, nos Fornecimentos e Serviços Externos). É um dado que não reflete o custo com o trabalho, mas essencialmente a estrutura da empresa e do grupo. E temos a opinião que a TAP não deve externalizar e precarizar o emprego.

O mesmo se pode considerar no quadro que compara a relação do número de aviões com o número de trabalhadores. Desde logo, porque os aviões não são iguais. Nem as rotas. E também aqui, a subcontratação pode alterar muita coisa.

Pena que o estudo não compare o custo bruto dos salários da TAP com as restantes companhias para todas as categorias. Mas claro que a Administração não quer saber que paga abaixo da esmagadora maioria das empresas concorrentes. Quer até dar a ideia oposta, apesar de falsa.

- **O tipo de apoios a receber pela TAP**

A maioria das companhias aéreas recebeu apoios a fundo perdido dos respectivos governos, complementados com empréstimos altamente bonificados. Inclusive companhias que concorrem directamente com a TAP. O mesmo deve ser garantido à TAP. É completamente falacioso o argumento (do Governo? da União Europeia?) de que, por causa da justa concorrência, a TAP não pode ser apoiada pelo Estado Português. É ao contrário! Se a TAP não tiver o mesmo tipo de apoios que outras empresas tiveram dos respectivos governos, a TAP perderá a capacidade de concorrer com elas.

- **Os pagamentos à ANA**

A TAP continua a pagar uma verdadeira fortuna à ANA. A Comissão de Trabalhadores solicita à Administração da TAP uma informação detalhada dos pagamentos realizados à ANA em 2020.



• As propostas a realizar

A Comissão de Trabalhadores da TAP respeita o papel insubstituível dos Sindicatos na negociação e contratação colectiva. Pelo que não fará qualquer proposta que envolva as condições de trabalho e remuneração dos trabalhadores da TAP.

É ao nível do controlo de gestão que devemos intervir, e nesse plano, queremos destacar:

- Não aceitamos qualquer conclusão que aponte para a construção de uma Tapezinha, ou que considere a necessidade de vender a TAP a uma grande companhia europeia.
- Não aceitamos a externalização de serviços e a precarização das relações laborais, ou o despedimento de trabalhadores como medidas para sanear a companhia. Antes pelo contrário, o caminho deve ser o oposto.
- Quando a Swissair faliu, ia destruindo a TAP que lhe estava a ser vendida. Agora, os capitalistas fugiram da pandemia salvando-se e deixando ao Estado a incumbência de salvar a TAP. E já falam de uma terceira privatização? A privatização da TAP falhou, que tal começarmos a trabalhar com a realidade: a TAP só sobrevive enquanto empresa pública e nacional.
- Valorizamos a TAP, o muito que ela dá ao país, e acreditamos no seu futuro.

A Comissão de Trabalhadores da TAP Portugal, S.A.




COMISSÃO DE TRABALHADORES

Lisboa, 15 de Janeiro de 2021

Irene Gnareiz